ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Połrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na I. kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 3. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 23 stycznia 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 115**

Na marginesie czteroletniego istnienia pisma.

Dnia 1-go stycznia 1922 r. ukazał się wydawany w Tczewie, lecz drukowany w Gdańsku, pierwszy numer „Żeglarza Polskiego".

„Redakcja pisma będzie dążyła wszelkiemi siłami do tego, ażeby przekonać społeczeństwo polskie, iż wstrzymywanie się od udziału finansowego w przedsiębiorstwach żeglugowych i portowych jest właściwie nieświadomym ekonomicznym bojkotem własnego kraju i może mieć dla Polski, jej handlu i przemysłu, a więc i jej politycznej siły fatalne skutki."

Tak pisała redakcja „Żeglarza Polskiego" w jego pierwszym numerze przed czterema laty. Dziś, gdy w początku piątego roku istnienia wypuściła ona w świat 113-ty numer ogólnego zbioru, czyż mamy powód ażeby zmienić ten program?

Jak cztery lata temu, tak też i dziś niedostatecznie oceniamy znaczenie własnej marynarki i własnego handlu morskiego.

Nie napróżno jednak wydawano i rozszerzano „Żeglarza Polskiego". Prowadząc propagandę morza i żeglugi, „Żeglarz Polski" jak obecnie, tak też i od początku był organem nawskroś zawodowym, szerząc wiedzę fachową i podając opisy najnowszych zdobyczy na polu techniki żeglugowej i portowej, oraz informując czytelników jaknajszybciej o bieżących sprawach w dziedzinie przewozów morskich i wodnych śródlądowych. W ciągu czteroletniego istnienia swego „Żeglarz Polski" rozwinął bogate działy informacyjne p. t. „Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów" i „Kronika Portowa", czerpiąc wiadomości wyłącznie bezpośrednio z pism żeglarskich i inżynieryjnomorskich: angielskich, francuskich, niemieckich, norweskich, amerykańskich, włoskich, estońskich i łotewskich. W sprawach ogólnych i dotyczących żeglugi polskiej „Żeglarz Polski" umieszcza jedynie artykuły autorów polskich; dotychczas ukazały się w piśmie „Żeglarzu Polskim" artykuły 80 autorów polskich. Dowodzi to w jak znacznej mierze odbija „Żeglarz Polski" fachową opinję polską.

Czytelnicy pisma.

Łączny nakład „Żeglarza Polskiego" od powstania pisma do 1-go stycznia b. r. dosięgnął 250,000 egzemplarzy. „Żeglarz Polski" rozchodzi się nietylko w kraju, lecz ma również stałych czytelników zagranicą. Min. Spr. Zagr. poleciło jeszcze w r. 1922 wszystkim swym placówkom dyplomatycznym i konsularnym abonować i przechowywać „Żeglarza Polskiego" wobec czego znaleść go można również w Ameryce Południowej, na Dalekim Wschodzie i w Australji w konsulatach polskich.

Godne jest zanotowania, że „Żeglarz Polski" przejść musiał poważny kryzys, a nawet trzymiesięczną przerwę wydawnictwa. Trudności zostały wywołane likwidacją „Twa Wydawniczego Pomorskiego", które od październik r. 1923 wydawało „Żeglarza Polskiego" we własnym nakładzie, przy „Kurjerze Gdańskim" w Gdańsku. Dopiero od 1-go września r. ub. „Żeglarz Polski" ukazuje się we własnym nakładzie, drukując się również w kraju, mianowicie w zakładach „Pielgrzyma" w Pelplinie.

Przez pierwsze 1½ roku swego istnienia „Żeglarz Polski" wychodził jako miesięcznik i był jedynem tego rodzaju pismem w Polsce. Jeszcze przed powstaniem miesięcznika „Morze" — organu Ligi Morskiej i Rzecznej, wychodzącego obecnie w Warszawie, „Żeglarz Polski" przekształcił się na przegląd tygodniowy w tem założeniu, iż w naszym ośrodku portowym więcej pożądanem jest pismo ukazujące się częściej i informujące jak najszybciej o sprawach bieżących żeglugi portów. Tem się uzasadnia przekształcenie się „Żeglarza Polskiego" na tygodnik. Wychodząc cztery razy na miesiąc „Żeglarz Polski" zawiera faktycznie więcej treści niż wówczas, gdy był miesięcznikiem. W najbliższym czasie zapowiada się dalsze zwiększenie pisma. Poprzedni numer już jest zwiększony.

Z czasopismem ilustrowanem Ligi „Morze" „Żeglarz Polski" nie współza-

wodniczy, lecz współpracuje. Oba wydawnictwa w porozumieniu ze sobą dla wygody swych czytelników ogłosiły wspólną (skombinowaną) prenumeratę obu pism z jednej z administracyj, ze znaczną zniżką. W ten sposób można zamawiać „Żeglarza Polskiego" i „Morze" w łącznej prenumeracie za 8 zł 50 gr. rocznie zamiast 10 złotych.

Każdy prenumerator „Żeglarza Polskiego" musi się interesować „Morzem", które swemi wspaniałemi ilustracjami na kredowym papierze i urozmaiconą treścią jest znakomitem dopełnieniem „Żeglarza Polskiego", natomiast czytelnik „Morza" nie może obejść się bez „Żeglarza Polskiego" o ile pragnie być w każdej chwili w toku bieżących spraw żeglugowych krajowych i zagranicznych, tych ostatnich oczywiście w tej mierze, w jakiej interesować mogą koło czytelników naszego przeglądu żeglugowego.

Rozwój „Żeglarza Polskiego" i wciąż wzrastające koło jego czytelników świadczą o zdrowych podstawach, na których zbudowana została ta placówka fachowa.

Od numeru niniejszego wznowiony zostaje w „Żeglarzu Polskim" interesujący dział „Podróże morskie i sport wodny", cieszący się ogromnem powodzeniem nietylko w kołach fachowych, lecz również wśród naszych sportowców i starszej młodzieży, której zainteresowanie i zamiłowanie do sportu wodnego i morza jest prawdziwą rękojmią naszego przyszłego rozwoju jako narodu żeglującego.



Ś. p. Leon Lorkiewicz.

Ś. p. Leon Lorkiewicz urodził się 25-go czerwca 1886 roku w Kromolicach pow. koźmińskiego (Wielkopolska) jako syn nauczyciela Michała Lorkiewicza. W r. 1907 zdał egz. maturalny w Krotoszynie do r. zaś 1913 studjował na uniwersytecie berlińskim matematykę, fizykę, geografję i szczególniej meteorologję. Po ukończeniu tych studjów został asystentem przy centralnem biurze meteorologji praktycznej w Berlinie u prof. Lessa. W roku 1915 został zaciągnięty do niemieckich wojsk lotniczych, później przeniesiony do wojskowej centrali meteorologicznej, gdzie samodzielnie kierował wydziałem. Po zwolnieniu od służby wojskowej nadal pracował jako asystent wyżej wymienionego instytutu.

Po powrocie do kraju ś. p. Leon Lorkiewicz wykładał w zimie 1919—1920 matematykę i nauki przyrodnicze w państw. gimnazjum im. Kołłątaja w Krotoszynie. Od 1. 4. 1920 objął kierownictwo Wydziału Meteorologicznego Urzędu Hydrograficznego w Gdańsku. Od 1 stycznia 1922 r. aż do śmierci jest kierownikiem Wydziału Morskiego Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Nowym Porcie.

Każdy kto znał śp. prof. Lorkiewicza wie, iż mimo nadwątlonego zdrowia pozostawał niezłomnie, jak żołnierz, na posterunku swej pracy zawodowej prawie aż do chwili zgonu. Zmarł w Krotoszynie dnia 28 sierpnia r. ub., nabywszy się ostrego zaziębienia w Nowym Porcie. Miał już na ukończeniu pracę naukową p. t. „Warunki klimatyczne naszego wybrzeża morskiego", która miała mu zapewnić doktorat polski. Państwowy Instytut Meteorologiczny umieścił w swych wydaniach właściwą ocenę treściwej naukowej pracy ś. p. prof. Lorkiewicza jako meteorologa.

Zatrzymać się powinniśmy nad świetlaną postacią zmarłego z innej strony. Pracował z wielkiem zaparciem się siebie dla morskiej sprawy, dla polskiego morza. Przez dwa lata piastował urząd skarbnika I Polskiego klubu Yachtowego. Współpracował w „Żeglarzu Polskim" i wspierał wszystkiemi dostępnemi mu sposobami wydawnictwo.

Jako kierownik jedynej poza Urzędem Emigracyjnym placówki polskiej w Nowym Porcie, miał od początku zadanie trudne i odpowiedzialne. Agitacja gdańska za wszelką cenę pragnęła doprowadzić do usunięcia naszej morskiej stacji meteorologicznej w Nowym Porcie, której prawną podstawę stanowi umowa polsko-gdańska. Że stacja ta, połączona z radjostacją i wydziałem map i sprawdzania kompasów spełniała całkowicie swe zadanie obsługi polskich statków morskich — jest wielką zasługą zmarłego jej kierownika.

W stosunkach służbowych i społecznych odznaczał się ta zaleta duszy, że wymagał od siebie więcej niż od innych i wyróżniał się tą wyższą uczynnością, która wynikała z wewnętrznej jej potrzeby.

Praca jego była wzorowa. Jako prawdziwy patrjota bolał nad omyłkami i błędnemi krokami, jakie czyniono w sprawach morskich i gdańskich. Żeby wspomnieć tylko jedno z powiedzeń prof. Lorkiewicza: gdy wymalowano przy kasie głównego dworca w Gdańsku — „po polsku" słowa (później poprawione): schlaku Nowy Port, oznajmił on, że może szlag trafić każdego, kto przeczyta te wyrazy.

Niech ten żart zmarłego posłuży jako przypomnienie, jak to pracować i pilnować pracy trzeba na naszych placówkach nadmorskich.

Odmienny typ ożaglenia wirującego.

Finlandczyk Sigurd J. Savonius z Helsingforsu wynalazł sposób poruszania okrętu przy pomocy ściągania wiatru na skrzydła wirujące. Sposób ten jest również oparty na zjawisku Magnusa, jak i rotor Flettnera, różni się jednak od niego znacznie i prawdopodobnie przewyższa go swemi zaletami.



Rysunek nasz przedstawia przekró[j] poziomy pary skrzydeł zastępujących wieżę wirującą Flettnera. Skrzydło jes[t] wypukłością skierowane w stronę wia[]tru. Drobne strzałki oznaczają kierunek wiatru, linje, prądy i zgęszczeni[a] warstw powietrza, dłuższe zaś strzałk[i] kierunek wirowania dokoła pionowe[j] osi obu skrzydeł. Wirowanie wywołuj[e] się i podtrzymywane jest stale moto[rem]. Wskutek wirowania, jak u Flet[t]nera, nacisk rzeczywisty wiatru od[]chyla się ku tyłowi. Na rysunku doln[a] część, oznaczona krzyżykami oznacz[a] powierzchnie otrzymujące nacisk, o[] patrzone zaś znakiem ujemnym po[]wierzchnie doznają zmniejszonego ciś[]nienia. Wiatr więc będzie popychał wi[]rujące skrzydła nie od lewej strony lecz od dołu rysunku i przy tem z[] znacznie zwiększoną siłą. Podobno [w] doświadczeniach swych Savonius o[]trzymał na niewielkiej łodzi szybkoś[ć] do 6 węzłów, przy szybkości wiatru 1[] metrów na sekundę.

Całkowita powierzchnia dwu pa[r] skrzydeł wynosiła 2,87 m.² Wysokoś[ć] skrzydeł 2,80 m. Zastosowana na oby dwie pary siła motoru — 3 do 4 ko[ni] maszyn. Wymiary łodzi wynosiły z[a]ledwie 5 m długości i 1,80 m. szer[o]kości.

Jak widać, istnieją równoległe ro[z]wiązania do flettnerowskiego zastos[o]wania zjawiska Magnusa i przyszłoś[ć] dopiero pokaże, które z tych rozwi[ą]zań jest właściwe.

Błąd czy zła wola?

Jak podajemy w kronice portow[ej] statek „Wisła" odpłynął 17 b. m. (

Stockholmu z pełnym ładunkiem (600 ton zboża i 200 ton drzewa). Tymczasem w numerze z dnia 18 b. m. „Danziger Zeitung" ukazała się notatka, iż „Wisła" odpłynęła próżna do Stockholmu. Widocznie jakaś omyłka?

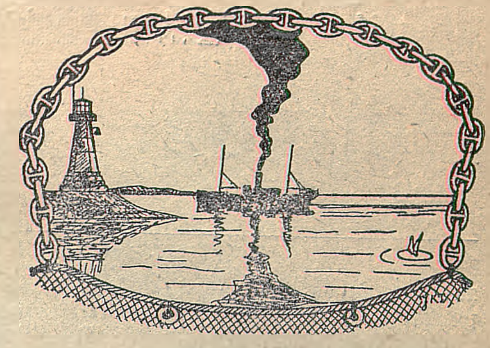
Jednak nazajutrz dn. 19 stycznia „Danziger Zeitung" ponownie podała, iż polski parowiec „Wisła" odpłynął do Stockholmu w stanie próżnym. Musieliśmy zasięgnąć informacji decydującej z dyrekcji tow. „Sarmacja" w Gdańsku i po potwierdzeniu posiadanych przez nas danych, przedstawiamy sprawę na sąd naszych czytelników.

Bandera polska po raz pierwszy na wodach terytorjalnych Litwy.

Jak wynika ze sprawozdania delegata zarządu Tow. „Sarmacja" w Gdańsku inż. J. Korwin-Kamieńskiego, statek tego towarzystwa „Wisła" jako pierwszy pod polską banderą ukazał się w Kłajpedzie, czyli na terytorjalnych wodach Litwy. Straż litewska zażądała zdjęcia bandery, żądaniu temu jednak nie uczyniono zadość.

Stosunkowo znaczny wywóz węgla do Gdańska tłomaczy się nieufnością jednego ze statków do portu gdyńskiego, wskutek czego, oczekujący już w Gdyni węgiel, musiano na lichtugach przewozić do Gdańska i tam dopiero ładować na statek.

We wszystkich powyższych zestawieniach nie został uwzględniony ruch statków, pasażerów i towarów żeglugi przybrzeżnej. W. Z.



Opłaty ryczałtowe za ruch w porcie gdańskim mają być wpłacane naprzód.

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku ogłasza:

Właściciele statków, które według pozycji taryfowej IV taryfy opłat portowych mają wpłacać roczna należytość za rok kalendarzowy 1926 winni zgłosić swe statki do 31 stycznia 1926 r. w głównej naszej kasie Neugarten *28—29* na przepisowych formularzach i posiadać świadectwo pomiarowe wewnętrznej żeglugi (Eichschein), lub morskiej żeglugi (Vermessungsschein), przy parowcach również z księgą kontrolną kotłów.

W razie spóźnionego zgłoszenia będą ściągane odsetki za zwłokę.

Zgłoszeniu podlegają:

A. Parowce osobowe i holowniki, motorówki, berlinki portowe, szkuty, promy, łodzie wiosłowe, yachty żaglowe dźwigi pływające, kafary pływające, doki, pogłębiacze wszelkiego rodzaju

B. Łodzie rybackie (motorowe, żaglowe z motorem) należace do miejscowości terenu wolnomiejskiego i wybrzeża polskiego.

Kronika portowa.

Ruch okrętowy i towarowy w porcie gdyńskim w roku 1925-tym.

Według danych urzędowego dziennika frekwencji statków, od dnia 1. 1. 25 do dnia 31. 12. 25 włącznie, przybyło do portu gdyńskiego 85 statków o ogólnej pojemności 73,351 ton rej. netto. W tym samym czasie opuściło port 79 statków o gólnej pojemności 69,981 ton rej. netto. Statki te uiściły na rzecz Państwa opłat portowych 24,976,10 złotych.

Rok ubiegły pod względem rodzaju ruchu towarowego i okrętowego podzielić można na dwa okresy. Datą rozgraniczającą je jest dzień 14. 8. 25 — w tym bowiem dniu przyszedł do portu ostatni statek z węglem, wyszedł pierwszy statek wywożący węgiel polski, a na kilka dni przedtem opuścił port ostatni w roku statek pasażerski. Pierwszy okres odznacza się znacznym ruchem pasażerskim, przeważnie emigracyjnym, oraz wywozem drzewa. Przypada nań również większa część rocznego przywozu, importowano bowiem w tym czasie węgiel, maszyny, bilon w większych ilościach, samochody i inne towary. — Okres drugi jest okresem wzmożonego eksportu węgla. Port staje się w tym okresie prawie wyłącznie eksportowym portem węglowym. 141 ton kamieni stanowią cały przywóz. Ruch pasażerski ustaje zupełnie.

Ogólny obrót towarów i pasażerów w porcie w ubiegłym roku przedstawia się następująco:

	pasażerów	towarów
przybyło	1 063	1 646 ton
odjechało	10 632	49 743 „
razem	11 695	51 389 ton.

Pod względem rodzaju towarów:

	węgiel	drzewo	kamień	różne tow.	razem
	ton	ton	ton	ton	ton
przywóz	600	—	141	905	1 646
wywóz	36 730	12 904	—	109	49 743
razem	37 330	12 904	141	1 114	51 389

Frekwencja bander wchodzących i wychodzących:

	weszło	statków	wyszło	statków
Polska	2 st.	2,3%	2 st.	2,6%
Gdańsk	10	11,7	10	12,7
Niemcy	9	10,6	9	11,4
Litwa	4	4,7	4	5,0
Łotwa	3	3,6	3	3,8
Szwecja	12	14,1	8	10,1
Danja	14	16,5	13	16,5
Norwegja	3	3,6	3	3.8
Holandja	2	2,3	2	2,6
Francja	26	30.6	25	31,5
razem	85	100,0	79	100,0

Ilość przywiezionych i wywiezionych towarów rozkłada się na poszczególne bandery następująco:

	przywóz		wywóz	
Polska	—	—	—	—
Gdańsk	—	—	5775 t.	11,6%
Niemcy	—	—	8918	17,9
Litwa	—	—	3118	6,3
Łotwa	—	—	8580	17,2
Szwecja	141 t.	8,5%	5035	10,1
Danja	764	46,5	515	1.0
Norwegja	—	—	5663	11,4
Holandja	—	—	—	—
Francja	741	45,0	12139	24,5
razem	1646	100,0	49743	100,0

Pasażerów przybyło pod banderą francuską 679, pod holenderską 384, odjechało pod banderą francuską 10 586, pod holenderską 46. — Ruch pasażerski na statkach francuskich kierował się do Havre'u. Statek holenderski przybył specjalnie z wycieczką Polaków amerykańskich.

W wywozie drzewa przodowały statki francuskie — wywiozły one 12030 ton kopalniaków i klepek dębowych do Dunkierki. Statki duńskie i niemieckie (1) wywiozły 515 ton i 359 ton do Danji.

Wywóz węgla, w którym pod względem tonażu, pierwsze miejsce zajmują statki łotewskie, kierował się wyłącznie do portów bałtyckich. Podział jego co do państw do których był importowany, jest taki.

Danja	5 265 ton	14,8%
Szwecja	13 712	38,4
Łotwa	10 180	28,6
Litwa	2 740	7,7
Gdańsk	3 745	10,5
	35 642	100,0

W zestawieniu ostatniem nie zostały uwzględnione ilości węgla bunkrowego.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Opłaty za łamanie lodów w porcie ryskim. Z dniem 12 stycznia nabrały mocy obowiązującej następujące, usta nowione przez rząd, opłaty za łamanie lodów przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu statków do portu w Rydze: 0,2 łat. za tonę rejestrową oraz od 0,2—1,2 łat za tonę ładunku rozmaitej wartości. Opłaty te pobierane są od wszystkich statków zawijających do Rygi do dnia 15 kwietnia.

CZECHOSŁOWACJA.

Budowa wielkiego portu dunajowego w Komarnie. Czechosłowacja nie



Podróże morskie i sport wodny

Od numeru następnego rozpoczynamy stały dział.

zadawalnia się rozbudową znakomitego portu w Bratislawie nad Dunajem, lecz rozpoczęła również budowę wielkiego portu rzecznego w Komarnie, które leży niżej, gdzie Dunaj wpływa na teren węgierski. Port będzie się składał z trzech części: 1 port wolny, 2 port dla przeładowania towarów i 3. port osobowy. Całkowite urządzenia są obliczone na przeładowanie miljona ton rocznie.

Komunikacja ślizgowcami między Bratislawą a Wiedniem. Radzie miejskiej Bratislawy przedłożono projekt połączenia osobowego między Bratislawą a Wiedniem przy pomocy ślizgowców. Podróż, która trwa koleją 2—3 godzin odbywać się ma na ślizgowcach w 40 minutach.

S. H. S.

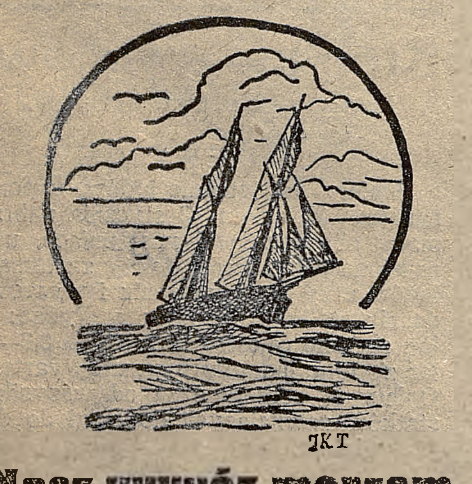
Wystawa adrjatycka w miastach portowych i Białogrodzie. Tak zwana „Wystawa Adrjatycka", demonstrowana kolejno w miastach portowych Split i Szibenik, została przeniesiona do Białogrodu. Wystawa ma na celu wzajemne zaznajomienie przemysłowe wybrzeża adrjatyckiego i wnętrza Jugosławji, rozdzielonych górami. Zdaje się, byłoby pożądanem, ażeby i nasze wybrzeże, nie oddzielone górami od kraju, otrzymało ruchome wystawy, któreby należało w zimnej porze roku przenosić w głąb kraju.

S. S. S. R.

Budowa statków dla przewozu drzewa w Leningradzie. Dnia 25 października we warsztatach Bałtyckich spuszczono na wodę 2 pierwsze statki sowieckie dla transportu drzewa o nośności 3000 ton. W najbliższym czasie mają być zbudowane jeszcze 2 statki tego samego typu. Prasa sowiecka podkreśla, że od r. 1915 we Warsztatach Bałtyckich nie wykończono żadnego statku.

WĘGRY.

Ułatwienie hipotekowania na statkach rzecznych. Dekretem rządowym uznano rodzaj „bodmerji" w żegludze wewnętrznej. Wszystkie rzeczne statki węgierskie mają być wpisane do rejestru, prowadzonego przez centralny urząd hipoteczny kolei i kanałów. Na mocy tej rejestracji mogą być przyjęte kredyty na statek na tych samych warunkach, co i kredyty hipoteczne na nieruchomości. Wierzycielowi wolno wpisać się do rejestru hipotecznego. W razie jednak nieszczęśliwego wypadku ze statkiem, nie może on przenosić swych pretensyj na resztę własności dłużnika.



Nasz wywóz morzem.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski, sz. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port dański. (11—18 stycznia).

12 stycznia: niem. hol. H. Peters IV z licht. Anna 409 i Hansa 310 do Saxköpingu (Art). szw. par. Oden 913 do Kopenhagi (Bg), łot. par. Krios 822 do Rygi (Bg), niem. par. Anni Hugo Stinnes VI 761 do Kopenhagi (Art).

13 stycz.: szw. par. Tom 536 do Oxelösundu (B i S), niem. par. Hilde 851 do Koldingu (Rhd), łot. par. Windau 281 do Faarburgu (Rhd).

15 stycz.: norw. par. Kongshavn 425 do Grenaa (Gw), szw. par. Vidar 1198 do Sztokholmu (B i S), duń. par. Fanoe 1093 do Kopenhagi (B i S).

16 styczn.: lit. par. Stefanie 437 do Gdyni (Rhd). duń. par. Belgien 1174 do Kopenhagi (B i S).

17 stycz.: norw. par. Frikol 96 do Norrkjöpingu (B i S), szw. par. Astrid 660 do Oxelösundu (B i S), niem. hol. Adana z licht. Rhein 646 i Weser 595 do Svendborgu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 23,500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (11—18 stycznia).

11 stycz.: fr. par. Jaineville 836 do Rouen z drz. i tow. (Worms).

12 stycz.: niem. par. Brake 236 do Harburga (B i S), duń. par. Danefeld 724 do Antwerpji z drz. i zb. (Bg), szw. par. Camelia 857 do Tyne Docku (Bg).

13 stycz.: niem. par. Johanna 472 do Harburga z podkładami (Pwe),

14 stycz.: niem. par. Diana 725 do Audorfu (D — S).

15 stycz.: niem. par. Lisbeth Cords 496 do Middlesbrough z podkładami (Bg).

16 stycz.: szw. par. Sverker 293 do Sunderlandu (Rhd), niem. par. Bavaria 553 do Gandawy (B i S), niem. par. Elsfleth 275 do Elsfleth (B i S).

17 stycz.: niem. hol. Heros z licht. Kobold 370 i Deutsche Warte 735 do Amsterdamu (D — S), niem. żagl. Elbe 150 do Horsensu (Gw.), niem. par. Lühe 450 do Kardyfu z drz. i zb. (D — S), pol. par. Wisła 374 do Sztokholmu z zb i drz. (Bg).

18 stycz.: niem. par. Glückauf 670 do Grimsby (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 20,000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (11—18 stycznia).

11 stycz.: niem. par. Weser 290 do Antwerpji z owsem (Wolff), niem par. Desia 265 do Helsingforsu (Wolff).

12 stycz.: duń. par. Danefeld 724 do Antwerpji z drz. i zb. (Bg).

13 stycz.: niem. par. Dollart 541 do Dawydocku (Wolff), niem. par. Dora Ahrens 529 do Londynu (Pwe).

14 styczn.: gd. par. Edith Bosselmann 291 do Antwerpji z owsem (Rhd), niem. par. St. Lorenz 343 do Rewla ze zb. i tow. (Lcz), islandzki par. Nanni 175 do Kopenhagi (Gw).

15 stycz.: niem. par. Kurland 262 do Sztokholmu (D — S).

17 stycz.: niem. par. Lühe 450 do Kardyfu z zb. i drz. (D — S), duń. par. Harriet 1189 do Helsingforsu (B i S).

18 stycz.: niem. par. Anni Ahrens 554 do Falmouth (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9,900 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański (11—17 stycznia).

12 stycz.: niem. par. Woglinde 1193 do Rotterdamu (D — S), duń. par. Neptun 549 do Marsylji (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3,600 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (11—17 stycznia.)

12 stycz.: niem. hol. Stein z licht. cyst. Elbe 777 do Królewca z naftą (B i S), niem. par. Castorp 600 do Helsingforsu z benzyną (Nordd. Lloyd).

15 stycz.: hld. hol. Limburg 23 z hol. licht. cyst. Frisia 710 do Dunkerki z gazoliną (Wolff).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4,000 ton produktów naftowych.

Ruch statków T. żegl. morskiej „Sarmacja" w 1-ej połowie stycznia.

Statek WAWEL: dnia 5 b. m. opuścił Gdańsk do Bergen z ładunkiem 770 ton cukru, mąki, nafty i gazoliny. Dn. 9 b. m. przybył do Bergen. Dnia 14-go b. m. opuścił Bergen z ładunkiem 1000 baryłek śledzi do Gdańska, oraz 700 ton saletry do Nyköping.

Statek WISŁA: dnia 8 b. m. opuścił Rygę z ładunkiem 650 ton drzewa do Rügenwalde. Dnia 13 b. m. opuścił Rügenwalde z balastem do Gdańska. Dn. 14 b. m. przybył do Gdańska. Dnia 17 b. m. odjechał z Gdańska do Stockholmu z ładunkiem 600 ton zboża, oraz 200 ton drzewa.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w r. 1925.

Ogromne ożywienie ruchu w porcie gdańskim w drugiej połowie roku ubiegłego w związku z rozpoczęciem się morskiego eksportu naszego węgla na skutek wojny celnej z Niemcami pokryło osłabiony ruch z pierwszej połowy roku i dało jeszcze taką nadwyżkę, że rok 1925 stał się rekordowym z liczbą 3986 statków o łącznej ładowności 1 869 979 ton na wejściu i 3958 statków o łącznej ładowności 1 864 182 na wyjściu. Dla porównania: — tonaż statków na wejściu: 1924 1 635 010 ton, 1913 zaledwie 924.837 ton. Na wyjściu 1924 1 648 023, 1913 — 936,854 ton. Ruch więc w porcie gdańskim wzrósł już w stosunku do czasów przedwojennych o przeszło 100 proc.

Dla porównania warto przytoczyć liczby z ub. roku i r. 1913 dla portu morskiego w Królewcu.

Podczas gdy w r. 1913 tonaż morskich statków, które zawinęły do Królewca wynosił 645,204 ton, w r. 1925 wynosił już tylko 629,000 ton rej. netto, czyli da się zanotować kilka proc. spadku ruchu. Jeśli dodać do tego, że statki kursują dziś z mniejszą ilością ładunku niż w r. 1913 można wyobrazić sobie rozmiary zastoju w Królewcu.

Gdańsk natomiast rozwija się jako port znakomicie, mimo że właściwie jest skomplikowaną i trudną zaporą na drodze morskiego handlu Polski.

Nawet ilość przewiezionego na statkach towaru (eksportu i importu razem) przewyższyła ilość towarów przewiezioną w r. 1913, chociaż w drugiej połowie r. ub. działały restrykcje importowe. Według danych prowizorycznych przeładowano w r. 1925 na statki morskie i bez statków morskich razem 2,833,000 ton metr. towarów, z czego 2,098,000 ton metr. wywieziono morzem i tylko 735,000 ton metr. wwieziono od strony morza.

Jak wyraził się udział poszczególnych bander w ruchu Gdańska

Polskich statków zawinęło w r. 1925 55 z 24,910 ton rej. netto, gdańskich 613 z 110,026 t., litewskich 15 z 4,863 t., łotewskich 56 z 32,744 t., estońskich 41 z 6,429 t., duńskich 458 z 309,150 t., niemieckich 1661 z 622,326 t.. angielskich 269 z 294,244 t., szweckich 496 z 189,600 t., norweskich 143 z 106,610 t., francuskich 47 z 61,430 t., holenderskich 55 z 21,667, fińskich 45 z 12,020 t., Stanów Zjednoczonych 13 z 43,306, hiszpańskich 4 z 8,113 t., włoskich 5 z 9,582 t., sowieckich 3 z 2,353 t., oraz po jednym statku: belgijskim, brazylijskim, japońskim, islandzkim, jugosłowiańskim, panamskim i austrjackim

Ruch osobowy przez port gdański w ub. roku nie uległ zwiększeniu, pozostając raczej na martwym punkcie, w połączeniach zaś z portami niemieckiemi osłabł w znacznym stopniu. Do Gdyni Helu i Sopotu ruch również nieco się zmniejszył w stosunku do roku 1924. Oto odpowiednie liczby:

Do Nowego Yorku i Kanady odjechało 3090 przybyło stamtąd 1469, (1924: 2382 i 1447).

Do Hawru 3358, przybyło stamtąd 104 (1924: 1678 i 104).

Do Londynu 4402, przybyło stamtąd 1534 (1924: 1651 i 2454)

Do Hull 4779, przybyło stamtąd 1165 (1924: 4455 i 1789)

Do Kopenhagi 2197, przybyło stamtąd 1743 (1924: 1234 i 1729).

Miejscowy ruch bałtycki natomiast pokaźnie zmalał:

Do Gdyni, Sopotu i na Hel odjechało 19402, przybyło stamtąd osób 12655 (1924: 23281 i 14105).

Do Piławy 1734, przybyło stamtąd 1129 (1924: 2402 i 2664).

Do Swinoujścia 1261, przybyło stamtąd 2965 (1924: 2505 i 2930).

Do Kłajpedy nie odjechał nikt, przybyły stamtąd 2 osoby (1924: 56 i 170).

Do Lipawy 941, przybyło stamtąd 926 (1924: 1442 i 685).

Do Rygi jak i przed tem ruch był minimalny. Natomiast wzrósł ruch osobowy pomiędzy Gdańskiem i Stockholmem:

Odjechało do Stockholmu 126 osób, przybyło stamtąd 635 (1924: 46 i 133).

Z portów pozabałtyckich zupełnie znikomy ruch osobowy był pomiędzy Gdańskiem a: Hamburgiem, Antwerpią, Southamptonem, Oslo i Bordeaux. Odjechały lub przybyły z tych portów poprostu pojedyńcze osoby.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
1. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	2. 3.	Lituania	Baltic-America-Line
22. 3.	„	„	23. 3.	Estonia	„
18. 1.	„ Hull	„ Hull	22. 1.	Kowno	Ellerman i Wilson
25. 1.	„ Londynu	„ Londynu	29. 1.	Smolensk	Lines Agency Coy Ltd.
1. 2.	„ Hull	„ Hull	15. 2.	Kowno	„
8. 2.	„ Londynu	„ Londynu	12. 2.	Smolensk	United Balt. Corp.
23. 1.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 1.	„	„
26. 1.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 1.	Baltriger	„
30. 1.	„ Lipawy	„ Londynu	30. 1.	„	„
2. 2.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 2.	Baltara	„
6. 2.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 2.		„

Wodostany Wisły.

Styczeń Daty:	15	16	17	18	19	20	21
Kraków	—241	—226	—220	—226	—226	—224	—218
Zawichost	161	162	170	175	188	195	193
Warszawa	126	100	105	108	115	120	129
Płock	138	105	90	87	88	93	98
Toruń	162	99	56	25	18	19	26
Fordon	192	138	94	54	38	38	48
Tczew	258	215	155	81	30	29	200
Ujście (Schiewenhorst)	232	224	228	224	222	182	230

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.